



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.29/GRRF/52
29 November 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств (WP.29)

Рабочая группа по вопросам торможения
и ходовой части (GRRF)

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ТОРМОЖЕНИЯ И ХОДОВОЙ ЧАСТИ
(GRRF) О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ВТОРОЙ СЕССИИ

(16-18 сентября 2002 года)

1. Рабочая группа GRRF провела свою пятьдесят вторую сессию 16-18 сентября 2002 года под председательством г-на М. Фендика (Соединенное Королевство). В соответствии с правилом 1 а) правил процедуры WP.29 (TRANS/WP.29/690) в ее работе приняли участие эксперты от следующих стран: Австралии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Китайской Народной Республики, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Югославии и Японии. В ней участвовал также представитель Европейской комиссии (ЕС). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации по стандартизации (ИСО), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской технической организации по вопросам

пневматических шин и ободьев колес (ЕТОПОК), Федерации европейских предприятий по производству фрикционных материалов (ФЕПФМ), Европейской федерации дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин (БИПАВЕР); Федерации европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА). По специальному приглашению Председателя в сессии участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Координационного комитета по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП).

2. Перечень документов без условного обозначения, распространенных в ходе сессии, содержится в приложении 1 к настоящему докладу.

ПРАВИЛА № 13 И 13-Н (торможение)

а) Дальнейшее развитие

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2001/8; TRANS/WP.29/GRRF/2002/3; TRANS/WP.29/GRRF/2002/25; TRANS/WP.29/GRRF/2002/26; неофициальные документы № 10, 11 и 13, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

3. Что касается предложений, воспроизведенных в приложении 2 к докладу о работе пятьдесят первой сессии (TRANS/WP.29/GRRF/51), которые заменяют собой документ TRANS/WP.29/GRRF/2001/8, то эксперт от Российской Федерации выразил опасения в связи с его применением к автобусам. Он распространил документ, содержащий диаграмму, поясняющую его опасения. Для возобновления рассмотрения данного вопроса GRRF поручила секретариату распространить этот документ под официальным условным обозначением для его обсуждения на ее следующей сессии.

4. GRRF продолжила рассмотрение предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/3 с поправками, приведенными в неофициальном документе № 13. GRRF приняла предложение, воспроизведенное в приложении 2, и решила передать его WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2003 года в качестве проекта дополнения 8 к поправкам серии 09 к Правилам № 13. Было решено сохранить в квадратных скобках ссылку на стандарт ИСО до его окончательного утверждения, это позволит дополнить ссылку на год его принятия. С целью недопущения изменения всех перекрестных ссылок было решено сохранить исключенное приложение 16 для внесения в него будущих поправок. По просьбе эксперта от Франции GRRF решила проверить документ WP.29 на сессии в феврале 2003 года.

5. GRRF также приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/25, которое приводится ниже. Было решено передать его WP.29 и АС.1 на их сессиях в марте 2003 года в качестве проекта исправления 4 к Правилам № 13-Н.

Приложение 3,

Пункт 1.4.3.2 изменить следующим образом:

"1.4.3.2 Замеряются величины максимальной реальной эффективности, причем поведение транспортного средства должно соответствовать требованиям пункта 1.3.2 настоящего приложения. Однако если максимальная скорость транспортного средства превышает 200 км/ч, то испытательная скорость должна составлять 160 км/ч".

6. GRRF приняла переданное экспертом от КСАОД предложение по проекту исправления (TRANS/WP.29/GRRF/2002/26) к Правилам № 13 с указанными ниже поправками. GRRF решила передать его WP.29 и АС.1 на их сессиях в марте 2003 года в качестве проекта исправления 2 к дополнению 6 к поправкам серии 09 к Правилам № 13.

Приложение 12, добавление 2,

Пункты 9.8.1.2 и 9.8.1.3 изменить следующим образом:

"9.8.1.2 при наличии механического ограничителя перегрузки¹ максимальное усилие, которое может развивать инерционное устройство управления,

$$P'_{\max}/i_{Ho} = P_{op_max} = \dots\dots\dots \text{Н};$$

9.8.1.3 при наличии гидравлического ограничителя перегрузки¹ гидравлическое давление, которое может развивать инерционное устройство управления,

$$p'_{\max}/i_h = p_{op_max} = \dots\dots\dots \text{Н/см}^2\text{"}.$$

Пункты 9.8.2.2 и 9.8.2.3 изменить следующим образом:

"9.8.2.2 при наличии механического ограничителя перегрузки¹ максимальное усилие, которое может развивать инерционное устройство управления,

$$P'_{\max} = P_{op_max} = \dots\dots\dots \text{Н};$$

9.8.2.3 при наличии гидравлического ограничителя перегрузки¹ гидравлическое давление, которое может развивать инерционное устройство управления,

$$p'_{\max} = p_{\text{op_max}} = \dots\dots\dots \text{Н/см}^2\text{".}$$

Приложение 12, добавление 4,

Пункт 5.6 изменить следующим образом:

"5.6 **Тормозной** момент тормозов

$$n \cdot M^* / (B \cdot R) = \dots\dots\dots$$

(должен быть не меньше **1,0**)".

Пункты 5.6.1.1–5.6.1.4 изменить следующим образом:

"5.6.1.1 при наличии механического ограничителя перегрузки на инерционном устройстве управления¹

$$n \cdot P^* / (i_{\text{H1}} \cdot \eta_{\text{H1}} \cdot P'_{\max}) = \dots\dots\dots$$

(должен быть не меньше **1,2**);

5.6.1.2 при наличии гидравлического ограничителя перегрузки на инерционном устройстве управления¹

$$P^* / P'_{\max} = \dots\dots\dots$$

(должен быть не меньше **1,2**);

5.6.1.3 если ограничитель перегрузки установлен на инерционном устройстве управления:

$$\text{пороговое усилие } D_{\text{op}}/D^* = \dots\dots\dots$$

(должно быть не меньше 1,2);

5.6.1.4 если ограничитель перегрузки установлен на тормозе:

$$\text{пороговый момент } n \cdot M_{\text{op}}/(B \cdot R) = \dots\dots\dots$$

(должен быть не меньше 1,2)".

7. GRRF также приняла предложение, переданное экспертом от Соединенного Королевства (неофициальные документы № 10 и 10а), которое воспроизведено ниже. Было решено передать его на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2003 года, включив его текст в проект дополнения 8 к поправкам серии 09 к Правилам № 13 (см. пункт 4 выше).

Пункт 5.2.2.18 изменить следующим образом:

"5.2.2.18 Если для осуществления функций, определенных в пункте 5.1.3.6 выше, используется электрическая энергия, подаваемая с помощью соединителя ISO 7638:1997, то тормозная система должна иметь первостепенное значение и должна защищаться от внешней перегрузки. Эта защита должна являться одной из функций тормозной системы".

8. Был также принят неофициальный документ № 11 в том виде, в каком он приводится ниже. GRRF решила включить его в проект дополнения 8 к поправкам серии 09 к Правилам № 13 (см. пункт 4 выше).

Приложение 15, пункт 4.6.3.1, изменить ссылку на "пункт 1.7.4 приложения 4" следующим образом: "пункт 1.7.2 приложения 4".

b) Официальное утверждение модульного типа для прицепов

9. Эксперт от Европейской комиссии проинформировал GRRF о том, что продолжается работа по введению процедуры единообразного утверждения транспортного средства в отношении прицепов. Он заявил, что после передачи Европейской комиссией предложения в Европейский парламент и Совет он передаст копию этого предложения GRRF в качестве неофициального документа.

10. Что касается согласования директивы 98/12/ЕС Европейского сообщества с Правилами № 13, то GRRF выразила опасения в связи с существенным различием предписаний обоих текстов, в силу чего может возникнуть ситуация, в которой можно будет получить официальное утверждение в соответствии с директивой без включения последних предписаний действующих Правил. Для обеспечения единого набора технических предписаний эксперты GRRF предложили внести в директиву поправки, исключив все технические приложения и сделав ссылки только на приложения к Правилам № 13.

11. Эксперт от КСАОД затронул вопрос о том, что предписания, касающиеся официального утверждения модульного типа для прицепов (проект дополнения 7 к поправкам серии 09 к Правилам № 13), вступят в силу в начале 2003 года и что предприятия к этому времени будут еще не готовы к их соблюдению. Он предложил представить переходные положения для рассмотрения на сессии в феврале 2003 года. Председатель выразил сомнения относительно того, что такие переходные положения вступят в силу перед основными предписаниями, и сообщил о своем намерении затронуть данный вопрос на сессии WP.29 в ноябре 2002 года. В качестве возможного решения он предложит Договаривающимся сторонам сохранить национальные правила, касающиеся официального утверждения модульного типа для прицепов, в качестве альтернативы новой альтернативной процедуре, предусмотренной в Правилах.

c) Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/51, приложение 3

12. GRRF рассмотрела предлагаемые поправки к Правилам № 13, воспроизведенные в приложении 3 к докладу о работе предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRRF/51). После обсуждения было уточнено, что положение пункта 5.1.4.1, гласящее, что тормозная система должна быть сконструирована таким образом, чтобы можно было легко проверить состояние тормозных элементов, подверженных износу, является общим положением и что в последующих связанных с ним пунктах описываются способы обеспечения соответствия этому общему положению. GRRF уточнила, что в отношении фрикционных элементов, не являющихся накладками, заводы-изготовители транспортных средств предложат текст, предусматривающий средства оценки износа, хотя такая оценка необязательно должна проводиться в ходе периодического технического осмотра. С учетом этого МОПАП решила представить на рассмотрение соответствующее предложение на сессии в феврале 2003 года.

d) Положения для электромобилей

Документация: неофициальные документы № 5, 6 и 11 сорок восьмой сессии

13. По просьбе эксперта от Соединенных Штатов Америки GRRF исключила данный пункт из повестки дня и решила осветить его в рамках проекта глобальных технических правил по тормозным системам пассажирских транспортных средств (см. пункт 17).

е) Освещенность стоп-сигналов

Документация: TRANS/WP.29/GRE/1999/17

14. GRRF твердо заявила, что в связи с освещенностью стоп-сигналов GRE надлежит определить характеристики огней, а GRRF - разработать положения, касающиеся освещенности стоп-сигналов и их взаимодействия с тормозной системой. С учетом этого общего принципа Председатель внес предложение о том, чтобы стоп-сигналы освещались при приведении в действие рабочего тормоза либо автоматически управляемой тормозной системы. Он также внес предложение о том, чтобы они не освещались при приведении в действие системы селективного торможения и чтобы вопрос о приведении в действие замедлителя был рассмотрен отдельно. Вместе с тем он напомнил GRRF, что в нынешнем тексте Правил № 48 предусматривается их факультативное включение при использовании замедлителя. Большинство экспертов поддержали это предложение, а эксперт от Соединенного Королевства согласился подготовить официальное предложение на этой основе для рассмотрения на следующей сессии.

ф) Совместимость тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности

Документация: неофициальные документы № 2 и 8, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

15. Эксперт от Соединенного Королевства сообщил GRRF об итогах третьего совещания по вопросам совместимости тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности (неофициальный документ № 8). Он также упомянул о том, что в неофициальном документе № 2, представленном Турцией, содержится предложение об использовании более узких диапазонов совместимости. Четвертое совещание этой неофициальной группы было запланировано на 30 октября 2002 года. Эксперт от ККПКП подтвердил, что его коллеги сотрудничают с экспертами от МОПАП, и отметил, что соответствующее предложение, как можно надеяться, будет представлено на следующей сессии GRRF.

16. По просьбе эксперта от КСАОД Председатель обратился ко всем Договаривающимся сторонам с просьбой сообщить на следующей сессии GRRF о том, рекомендуется ли и предписывается ли их национальным законодательством обязательное использование соединителя ISO 7638, а также допускается ли по-прежнему использование независимой системы рабочего тормоза на прицепах.

g) Глобальные технические правила (гтп), касающиеся тормозной системы пассажирских транспортных средств

17. Председатель напомнил GRRF, что для разработки гтп требуется определить страну, являющуюся спонсором, и назначить председателя неофициальной группы. Эксперт от Японии заявил, что на следующей сессии будет передан соответствующий документ и, возможно, представлен кандидат на должность председателя неофициальной группы.

ПРАВИЛА № 78 (система торможения мотоциклов)

Глобальные технические правила (гтп), касающиеся требований к системе торможения мотоциклов

18. Председатель проинформировал GRRF о том, что Канада вызвалась стать спонсором в разработке гтп и что на GRRF лежит ответственность за определение того, как должна проводиться работа по данному вопросу. Эксперт от Канады подтвердил, что в его стране продолжается деятельность по разработке проекта гтп с учетом самых современных технологий, используемых в мотоциклах, а также результатов реализации программы испытаний, проведенных в Соединенных Штатах Америки.

19. Эксперт от МАЗМ заявил о готовности к сотрудничеству с Канадой и Соединенными Штатами Америки в разработке гтп и напомнил о всех материалах, представленных им на предыдущих сессиях. В целом для разработки гтп необходимо провести многочисленные испытания, которые сопряжены с существенными финансовыми расходами. Он заявил, что промышленные предприятия, по всей видимости, смогут провести такие испытания в рамках своих программ внутриучрежденческих испытаний. Поскольку маловероятно, что правительства смогут выделить значительные средства на разработку гтп по всем вопросам, МАЗМ сочла, что достичь прогресса можно только при наличии свободного и транспарентного потока информации, а также осуществления сотрудничества между правительствами и промышленными предприятиями. В связи с гтп, касающимися систем торможения мотоциклов, он выразил мнение, что область применения гтп должна включать мотоциклы, а на более позднем этапе - и мопеды, и что трех- или четырехколесные мотоциклы должны охватываться только на региональной или национальной основе.

20. Эксперт от Канады просил экспертов от правительств представить данные о дорожно-транспортных происшествиях и результаты анализа, которые позволят ему подготовить обоснование для гтп. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявил, что GRRF необходимо решить вопрос о том, должны ли гтп включать все нынешние предписания, касающиеся их согласования, либо усовершенствовать их; вместе с тем данное решение можно было бы принять на более позднем этапе. Эксперт от Соединенного Королевства сослался на результаты обсуждения вопроса о разработке гтп, касающихся шин, и счел, что участие промышленных предприятий крайне необходимо для достижения пропорциональных результатов, в частности поскольку промышленными предприятиями уже был проделан значительный объем работы в этой области. Он выразил опасения в связи с указанным подходом к разработке гтп и четко заявил, что выступает за обязательное использование антиблокировочных или комбинированных тормозных систем. Как он отметил, несмотря на стремление к введению этих систем, еще в течение нескольких лет будут использоваться нынешние системы, которые не следует игнорировать в рамках гтп.

21. Эксперт от ФЕМА выразил надежду, что в работе любой неофициальной группы, занимающейся разработкой гтп, смогут принять участие все эксперты, и внес предложение о том, чтобы в гтп не предусматривалось обязательного использования антиблокировочной тормозной системы (АБС) и комбинированной тормозной системы (КТС), поскольку ими оборудовано лишь 10% существующих мотоциклов.

22. Эксперт от Канады подтвердил, что 25 октября 2002 года состоится совещание всех заинтересованных сторон и что в нем могут принять участие все заинтересованные эксперты. По мнению Канады, гтп должны включать положения об АБС и КТС, поскольку они олицетворяют собой наиболее разработанные технические достижения в области мотоциклов.

23. Эксперт от Германии разъяснил, что его позиция, выраженная на предыдущей сессии GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/51, пункт 21), сводится не к тому, чтобы подготовить документ, предусматривающий включение предписаний об АБС в Правила № 78, а к тому, чтобы подчеркнуть необходимость включения таких предписаний в гтп.

ПРАВИЛА № 90 (сменные тормозные накладки)

a) Дальнейшая разработка

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2001/18

24. Эксперт от ФЕПФМ сообщил GRRF, что продолжается работа по обновлению данного предложения, и выразил надежду на то, что оно будет подготовлено к следующей сессии GRRF.

b) Предложение по проекту новых глобальных технических правил о сменных тормозных накладках

25. Председатель сообщил GRRF, что WP.29 не рассматривает вопрос разработки гтп, касающихся сменных тормозных накладок, в качестве приоритетной задачи. GRRF решила отложить обсуждение данного пункта повестки дня до тех пор, пока WP.29 не сочтет его приоритетным.

ПРАВИЛА № 111 (управление транспортными средствами и их устойчивость)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2000/19; TRANS/WP.29/GRRF/2002/27;
неофициальный документ № 17, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

26. Эксперт от Российской Федерации представил неофициальный документ № 17, содержащий пояснения к документу TRANS/WP.29/GRRF/2002/27. Он резюмировал свои предложения, указав, что испытание по определению угловой жесткости позволяет оценить динамическую устойчивость транспортных средств N2 и N3, но не учитывает угол крена кузова. В его стране допускается угол крена не более 8°, причем существует тесная взаимосвязь между углами крена, замеряемыми при определении угловой жесткости, и скоростью в режиме изменения кривой. Тип подвески не оказывает существенного воздействия на результаты испытания. Он также заявил, что требования к испытанию по определению угловой жесткости приемлемы для эксплуатации в дорожных условиях, но Российская Федерация потребует соблюдения иных ограничений в отношении внедорожных транспортных средств.

27. В принципе был принят коэффициент поправки между испытаниями, предусматривающими использование воды, и испытаниями при фактической нагрузке, однако GRRF сочла, что в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/27 содержатся неверные и неопределенные обозначения. Экспертам было предложено направить свои замечания эксперту от Российской Федерации, с тем чтобы он мог при необходимости уточнить данное предложение.

28. Председатель заявил, что решение о включении требований, касающихся угловой жесткости, должно быть принято на следующей сессии. Он рекомендовал экспертам рассмотреть вопрос о том, требуется ли дальнейшая разработка этих Правил с учетом создания заводами-изготовителями новых электронных систем обеспечения устойчивости транспортного средства. Он просил промышленные предприятия сообщить GRRF об этих новых технологиях на ее сессии в феврале 2003 года.

29. Председатель сделал вывод о том, что с учетом вышеизложенного GRRF, возможно, продолжит рассмотрение пересмотренного предложения Российской Федерации.

ПРАВИЛА № 79 (механизм рулевого управления)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/5 и Add.1; TRANS/WP.29/GRRF/2002/23; TRANS/WP.29/GRRF/2002/24; неофициальные документы № 12 и 18, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

30. Эксперт от Германии представил материалы о новых разработках в области рулевого управления, одна из которых является полностью автономной электрической системой (не предусматривающей вмешательства водителя), а другая служит для применения активной механической системы и предполагает использование электроусилителя с учетом того, что водитель всегда осуществляет контроль за рулевым управлением. Он подтвердил, что Правила № 79 в настоящее время не содержат положений, которые касались бы только электрических систем.

31. Эксперт от Соединенного Королевства представил документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/23 и неофициальный документ № 12, содержащие поправки к документу TRANS/WP.29/GRRF/2002/5. Он просил GRRF рассмотреть вопрос о включении вступительной записки к Правилам, в которой кратко охарактеризованы основные принципы поправок. Его основные опасения связаны с внедрением систем, не

предусматривающих непосредственной механической связи между рулевым колесом и колесами транспортного средства, и с концепцией "автоматически управляемой рулевой системы". Для этих новых разработок было бы полезно привести конструктивные разъяснения, которые способствовали бы более четкому пониманию положений этих Правил непрофессионалами. Разумеется, делегаты выразили обеспокоенность в связи с некоторыми предложениями, касающимися, в частности, максимальных скоростей транспортного средства, при которых допускается использование автоматически управляемых систем, и после рассмотрения соответствующих аспектов GRRF решила, что редакционная группа проанализирует эти предложения и передаст GRRF новое сводное предложение. Эксперт от Польши представил документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/24 и неофициальный документ № 18, которые также содержат поправки к предложению, приведенному в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/5. Эксперт от Соединенного Королевства счел, что фактически данные предложения касаются только изменения метода испытания - механическое управление заменяется автоматическим, - и выразил мнение, что время управления, предусмотренное в новом предложении, является слишком продолжительным. Эксперт от Германии согласился, что с точки зрения его собственного опыта требования об использовании нынешнего метода и о времени управления являются приемлемыми. Делегаты выразили обеспокоенность в связи с тем, что предлагаемое снижение усилия для транспортных средств категории N2 приведет к тому, что все эти транспортные средства придется оснастить электроусилителем. Тем не менее GRRF поручила секретариату распространить неофициальный документ № 18 под официальным условным обозначением для рассмотрения на сессии в феврале 2003 года.

ШИНЫ

а) Глобальное согласование правил, касающихся шин

Документация: неофициальные документы № 15, 16, 19 и 20, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

32. Эксперт от Соединенного Королевства, выступая от имени Председателя неофициальной группы, подтвердил, что работа по глобальным техническим правилам (гтп) приостановлена, и отметил, что неофициальная группа разработала предложение по гтп, но это предложение не имеет официального условного обозначения, предусмотренного GRRF. Он вызвался направить данное предложение в секретариат, и GRRF поручила секретариату распространить проект этих гтп под официальным условным обозначением к следующей сессии, чтобы принять к сведению итоги деятельности этой неофициальной группы и достигнутый ею прогресс, а также в качестве возможного базового документа для внесения в будущем поправок в Правила,

касающиеся шин. GRRF также поручила секретариату распространить в качестве неофициальных документов к пятьдесят второй сессии замечания, которые неофициальная группа направила Соединенным Штатам Америки по предложениям, касающимся маркировки шин и требований о повышении их технических характеристик.

Примечание секретариата: Эти два новых неофициальных документа занесены на вебсайт GRRF в качестве неофициальных документов № 19 и 20.

33. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировал GRRF о ситуации в связи с процессом разработки предписаний, касающихся повышения стандартов на новые шины и предусматривающих внесение поправок в FMVSS 139 (неофициальный документ № 15), а также об окончательном предписании, касающемся систем наблюдения за давлением в шинах (неофициальный документ № 16).

34. По просьбе эксперта от Германии относительно введения некоторых новых требований FMVSS 139 в Правила ЕЭК эксперт от ЕТОПОК заявил, что можно рассмотреть вопрос о поправках к Правилам № 30, хотя число дорожно-транспортных происшествий, обусловленных конструкцией шины либо производственными дефектами, является минимальным и основная проблема связана со злоупотреблениями, допускаемыми при их эксплуатации пользователями.

b) Испытание шин на сцепление с дорогой

35. Эксперт от Соединенного Королевства напомнил GRRF, что неофициальная группа не проводила своих совещаний с ноября 2001 года, но свою работу продолжает рабочая группа ИСО. Он заявил, что пересмотренный проект стандарта ИСО будет представлен группе ИСО в начале октября 2002 года и что до сих пор предлагается использовать оба варианта, т.е. испытывать легковой автомобиль или прицеп. Эксперт от Европейской комиссии проинформировал GRRF, что позиция Европейского союза по испытанию шин на сцепление с дорогой будет сформулирована к середине 2003 года. Эксперт от Японии считал, что Правила ЕЭК ООН должны предусматривать только один метод испытания.

с) Правила № 30 (пневматические шины)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/11; TRANS/WP.29/GRRF/2002/15; неофициальный документ № 3, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

36. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что он не согласен с использованием временной маркировки шин, как это указано в предложении ЕТОПОК (TRANS/WP.29/GRRF/2002/11). Согласия по этому вопросу достигнуто не было, и GRRF решила продолжить рассмотрение этого предложения на своей следующей сессии.

37. Эксперт от Соединенного Королевства представил предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/15, на основе неофициального документа № 16 предыдущей сессии (TRANS/WP.29/GRRF/51, пункт 54). Он также представил неофициальный документ № 3, содержащий поправки к его предложению. По его инициативе GRRF решила рассмотреть оба предложения на следующей сессии и поручила секретариату распространить сводный текст обоих документов под официальным условным обозначением.

d) Правила № 54 (пневматические шины для грузовых транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/12; TRANS/WP.29/GRRF/2002/16; неофициальный документ № 4, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

38. GRRF приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRRF/2001/12. GRRF также рассмотрела и приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRRF/2001/16 и измененное на основании неофициального документа № 4. Было решено передать эти предложения в том виде, в каком они воспроизведены в приложении 3 к настоящему докладу, на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в июне 2003 года в качестве проекта дополнения 15 к Правилам.

Примечание секретариата: При подготовке данного доклада эксперт от Соединенного Королевства обратил внимание секретариата на то, что принятые предложения, содержащиеся в документах TRANS/WP.29/GRRF/2002/12; TRANS/WP.29/GRRF/2002/16 и в неофициальном документе № 4, несколько не соответствуют друг другу. Предложение, воспроизведенное в приложении 3 к настоящему докладу, устраняет данное несоответствие. Тем не менее GRRF, возможно, пожелает вновь рассмотреть сводное предложение на своей сессии в феврале 2003 года непосредственно перед его рассмотрением WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2003 года.

e) Правила № 64 (запасные колеса/шины для временного пользования)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/13; TRANS/WP.29/GRRF/2002/17;
неофициальный документ № 7, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

39. Эксперт от МОПАП представил предложение об увеличении максимально допустимого времени накачивания шин внедорожных транспортных средств (TRANS/WP.29/GRRF/2002/13). Несмотря на несогласие с этим предложением, выраженное экспертами от Дании и Соединенного Королевства, GRRF приняла его и решила передать на рассмотрение WP.29/AC.1 на их сессиях в марте 2003 года в качестве проекта дополнения 2 к Правилам № 64.

40. По предложению эксперта от Соединенного Королевства, GRRF согласилась обсудить пересмотренный вариант предложения, приведенного в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/17, с поправками, предусмотренными в неофициальном документе № 7. GRRF поручила секретариату распространить его под официальным условным обозначением для рассмотрения на своей следующей сессии. Эксперт от Нидерландов просил представить дальнейшие подробности относительно шин, оснащенных системой, допускающей их эксплуатацию в спущенном состоянии; совершенно очевидно, что необходимо внести предложение о включении требований, касающихся таких шин, в том числе об их идентификационной маркировке, в Правила № 30 и, возможно, Правила № 54.

f) Правила № 106 (шины для сельскохозяйственных транспортных средств)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2001/14

41. Эксперт от ЕТОПОК снял свое предложение о внесении поправок в Правила (TRANS/WP.29/GRRF/2001/14).

g) Правила № 108 (пневматические шины с восстановленным протектором)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/10; TRANS/WP.29/GRRF/2002/18; неофициальный документ № 5, указанный в приложении 1 к настоящему докладу

42. В соответствии с предложением эксперта от Соединенного Королевства GRRF решила обсудить пересмотренный вариант предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/18, с поправками, предусмотренными неофициальным документом № 5. Секретариату было поручено распространить этот документ под официальным условным обозначением для рассмотрения на сессии в феврале 2003 года.

43. GRRF приняла предложение, приведенное в приложении 4 к докладу о работе пятьдесят первой сессии (TRANS/WP.29/GRRF/51, приложение 4). Было решено передать это предложение на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2003 года в качестве дополнения 1 к Правилам № 108.

44. GRRF также приняла предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/10. Было решено передать это предложение на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2003 года в качестве проекта исправления 1 к Правилам № 108.

h) Правила № 109 (пневматические шины с восстановленным протектором для транспортных средств неиндивидуального пользования)

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/19; TRANS/WP.29/GRRF/2002/20; TRANS/WP.29/GRRF/2002/21; неофициальные документы № 6, 9 и 14, указанные в приложении 1 к настоящему докладу

45. Что касается Правил № 108 (см. пункт 42 выше), то GRRF решила обсудить пересмотренный вариант предложения, содержащегося в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/19, с поправками, приведенными в неофициальном документе № 6. Секретариату было поручено распространить данный документ под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии.

46. GRRF рассмотрела и приняла воспроизведенное ниже предложение, приведенное в документе TRANS/WP.29/GRRF/2002/20. Было решено передать это предложение на рассмотрение WP.29 и AC.1 на их сессиях в марте 2003 года в качестве исправления 1 к дополнению 1 к Правилам № 109.

Пункт 3.2.12, сноска 7, слова "официально утвержденных" изменить на "изготовленных".

47. Что касается восстановления протектора шин с маркировкой "e" или "E" (TRANS/WP.29/GRRF/2002/21), то эксперт от БИПАВЕР представил неофициальный документ № 14, в котором изложены доводы в отношении принятия решения о восстановлении протектора шин, соответствующих японским стандартам, на основании положений Правил. Эксперты от Франции, Италии, Германии и Испании поддержали выраженное экспертом от Нидерландов мнение о том, что в рамках правовой структуры Соглашения 1958 года Договаривающимся сторонам не следует принимать стандарты, не соответствующие положениям правил, прилагаемых к Соглашению 1958 года. Эксперт от Франции также указал, что в Правилах № 109 содержатся положения о сертификации продукции, касающиеся шин, которые были официально утверждены по типу конструкции на основании Правил № 54, и что по этой причине нельзя принимать положения о других шинах. Эксперт от Соединенного Королевства отметил, что он не совсем уверен в юридической обоснованности мнения упомянутых выше экспертов, но отметил, что в техническом отношении он готов принять данное предложение, поскольку, как заявил эксперт от БИПАВЕР, технические предписания обоих стандартов аналогичны и в Правилах № 109 на самом деле предусматривается процесс повторного официального утверждения.

48. Председатель сообщил о своем намерении довести данный вопрос до сведения WP.29, с тем чтобы получить общие указания.

49. Эксперт от БИПАВЕР представил неофициальный документ № 9, в котором он разъясняет, что необходимую для предприятий, восстанавливающих протекторы шин, информацию, касающуюся усовершенствования - в некоторых случаях - рабочего описания каркасов шин, нельзя получить ни от заводов-изготовителей новых шин, ни от органов, предоставляющих официальное утверждение типа. Он заявил, что из-за отсутствия этой информации независимые предприятия, осуществляющие восстановление протекторов шин, находятся в менее благоприятном положении, чем предприятия по производству новых шин, которые также занимаются восстановлением протекторов. После рассмотрения этого вопроса эксперт от Соединенного Королевства вызвался подготовить предложение о внесении поправок в Правила № 54, с тем чтобы четко указать, когда и какая информация по усовершенствованию рабочего описания каркасов должна предоставляться предприятиям, осуществляющим восстановление протекторов шин. Председатель GRRF заявил о своем намерении проинформировать WP.29 по данному вопросу.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ПРАВИЛ О КОЛЕСАХ

Документация: TRANS/WP.29/GRRF/2002/22

50. Эксперт от Италии представил документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/22, включающий предложение, содержащееся в неофициальном документе № 22 пятьдесят первой сессии. Он заявил, что данное предложение было согласовано на совещании, в работе которого приняли участие эксперты от Германии, Соединенного Королевства и Италии.

51. GRRF приняла данный документ с приведенными ниже поправками, но решила не передавать его на рассмотрение WP.29 и AC.1 до тех пор, пока государства - члены Европейского союза четко не подтвердят, что они поддерживают разработку этих новых правил. Председатель заявил о своем намерении сообщить WP.29, что GRRF завершила техническую работу по проекту этих правил.

Пункт 2.4.1 изменить следующим образом:

"2.4.1 "Под сменными колесами завода-изготовителя транспортного средства" подразумеваются колеса, поставляемые заводом - изготовителем транспортного средства".

Пункт 2.4.2 изменить следующим образом:

"...такое же производственное оборудование и материалы, которые используются для изготовления сменных колес...".

Пункт 2.4.3 изменить следующим образом:

"...но изготовленные заводом-изготовителем, который не поставляет указанные колеса заводу-изготовителю транспортного средства. Что касается конструкции...".

Пункт 2.4.4 изменить следующим образом:

"...колеса, изготовленные заводом-изготовителем, который не поставляет указанные колеса заводу - изготовителю транспортного средства. Что касается конструкции...".

Пункт 3.1.2.1 изменить следующим образом:

"... колеса - см. пункты 2.4.2, 2.4.3 и 2.4.4".

Включить новый пункт 3.1.2.12 следующего содержания:

"3.1.2.12 обозначения размеров шины, указанные заводом-изготовителем транспортных средств для первоначального оборудования".

Включить новый пункт 3.1.3 следующего содержания:

"3.3 Документация в соответствии с пунктом 1 приложения 10 к настоящим Правилам:

- характеристики транспортного средства (пункт 1.2 приложения 10);
- дополнительные характеристики (пункт 1.3 приложения 10);
- подробные монтажные инструкции (пункт 1.4 приложения 10); и
- дополнительные требования (пункт 2 приложения 10).

Пункт 3.1.3 (прежний), изменить нумерацию на 3.1.4.

Включить недостающий пункт 6.4 следующего содержания:

"6.4 В случае такого же сменного колеса, определенного в пункте 2.4.2, не должно предусматриваться никакого требования о проведении практических испытаний, предусмотренных в пункте 6.5, либо о проверке оборудования транспортного средства, предусмотренной в пункте 2 приложения 10 к настоящим Правилам".

Пункты 6.5.2.1 и 6.5.3.1, исключить подпункт е).

Пункт 6.6 следует исключить.

Пункт 6.7 (прежний), изменить нумерацию на 6.6, а в текст внести следующие поправки:

"...орган, предоставляющий официальное утверждение типа, либо назначенная техническая служба (см. пункт 4 приложения 6 к настоящим Правилам)".

Пункты 6.8 и 6.8.1 (прежние), изменить нумерацию на 6.7 и 6.7.1.

Пункт 6.8.2 (прежний), изменить нумерацию на 6.7.2, а в текст внести следующие поправки:

"6.7.2 Колеса должны соответствовать шинам, обозначение размеров которых было первоначально указано ..."

Приложение 10, пункт 1.2, изменить следующим образом:

"... мощность транспортного средства и диапазон VIN, включая..."

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

52. Г-н Фендик, который являлся Председателем GRRF в течение последних десяти лет, заявил о своем намерении отказаться от поста Председателя GRRF, так как возложенные на него в его стране задачи возросли. Поскольку на пост Председателя не было представлено никакой кандидатуры, GRRF решила избрать нового Председателя в начале пятьдесят третьей сессии.

ДАТЬ УВАЖЕНИЯ Г-НУ М. ФЕНДИКУ

53. GRRF поблагодарила г-на Фендика за безупречное выполнение обязанностей Председателя GRRF в течение последних десяти лет. Все эксперты пожелали ему всего наилучшего в выполнении его функций, в частности, в рамках WP.29, где он и впредь будет представлять Соединенное Королевство. Секретарь лично поблагодарил г-на Фендика за весьма интенсивное сотрудничество, которое облегчало выполнение его задач. Эксперты GRRF выразили благодарность г-ну Фендику, устроив ему бурную и продолжительную овацию.

ПОВЕСТКА ДНЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

54. Участники сессии согласовали следующую повестку дня пятьдесят третьей сессии GRRF, которая состоится в Женеве, 3 (14 час. 30 мин.) - 7 (17 час. 30 мин.) февраля 2003 года 1/, 2/:

1. Правила № 13 и 13-Н (торможение)
 - 1.1 Дальнейшая разработка
 - 1.2 Официальные утверждения модульного типа для прицепов
 - 1.3 Упрощение порядка проверки транспортных средств, находящихся в эксплуатации
 - 1.4 Освещенность стоп-сигналов
 - 1.5 Совместимость тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности
 - 1.6 Глобальные технические правила, касающиеся тормозной системы пассажирских транспортных средств
2. Согласование требований о системе торможения мотоциклов
3. Правила № 90 (сменные тормозные накладки)
Дальнейшая разработка
4. Правила № 111 (управление транспортными средствами и их устойчивость)
Дальнейшая разработка
5. Правила № 79 (механизм рулевого управления)
Дальнейшая разработка
6. Шины
 - 6.1 Глобальное согласование правил, касающихся шин

- 6.2 Испытание шин на сцепление с дорогой
- 6.3 Правила № 30 (пневматические шины)
- 6.4 Правила № 54 (пневматические шины для грузовых транспортных средств)
- 6.5 Правила № 64 (запасные колеса/шины для временного использования)
- 6.6 Правила № 108 (пневматические шины с восстановленным протектором)
- 6.7 Правила № 109 (пневматические шины с восстановленным протектором для транспортных средств неиндивидуального пользования)
- 7. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ
- 8. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

1/ В рамках усилий секретариата по сокращению расходов все официальные документы, которые были разосланы до начала сессии по почте либо занесены на вебсайт ЕЭК ООН (<http://www.unecce.org/trans/main/welcwp29.htm>), в зале заседаний среди участников сессии распространяться не будут. Делегатов любезно просят иметь при себе на заседаниях экземпляры этих документов.

2/ Дополнительная половина рабочего дня была выделена Всемирным форумом WP.29 (см. документ TRANS/WP.29/861, пункт 22 и приложение 2).

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ НЕОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАСПРОСТРАНЕННЫХ
В ХОДЕ СЕССИИ БЕЗ УСЛОВНОГО ОБОЗНАЧЕНИЯ

№	Представлен	Пункт повестки дня	Язык	Название
1.	Председателем	-	A	Предлагаемый порядок ведения совещаний
2.	Турцией	1.6	A	Использование дисковых тормозов и систем ЭТС на составах транспортных средств большой грузоподъемности (ТСБГ)
3.	Соединенным Королевством	6.3	A	Поправка к представленным Соединенным Королевством материалам, касающимся поправок к Правилам № 30 (шины для автомобилей) - документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/15
4.	Соединенным Королевством	6.4	A	Поправка к представленным Соединенным Королевством материалам, касающимся поправок к Правилам № 54 (шины для грузовых транспортных средств) - документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/16
5.	Соединенным Королевством	6.7	A	Поправка к представленным Соединенным Королевством материалам, касающимся поправок к Правилам № 108 (шины с восстановленным протектором для автотранспортных средств) - документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/18
6.	Соединенным Королевством	6.5	A	Поправка к представленным Соединенным Королевством материалам, касающимся поправок к Правилам № 109 (шины с восстановленным протектором для транспортных средств неиндивидуального пользования) - документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/19

7.	Соединенным Королевством	6.5	A	Представленные Соединенным Королевством материалы, касающиеся поправок к Правилам № 64 (запасные колеса/шины для временного пользования) - документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/17
8.	Соединенным Королевством	1.6	A	Представленный Рабочей группе GRRF доклад о работе третьего совещания специальной рабочей группы по совместимости тормозных систем ТСБГ
9.	БИПАВЕР	6.8	A	Правила № 109 ЕЭК - информация об усовершенствовании описания
10.	Соединенным Королевством	1.1	A	Предложение о внесении поправок в Правила № 13 ЕЭК ООН
10a.	КСАОД	1.1	A	Альтернативный вариант формулировки, предложенной в неофициальном документе № 10
11.	Германией	1.1	A	Предложения по проекту исправления 3 к поправкам серии 09 к Правилам № 13
12.	Соединенным Королевством	5	A	Предложение Соединенного Королевства о дальнейших поправках к проекту правил № 79, документ TRANS/WP.29/GRRF/2002/5
13.	ИСО	1.1	A	Предложения по проекту поправок к Правилам № 13
14.	БИПАВЕР	6.8	A	Предложение о включении шин с маркировкой JIS в Правила № 109
15.	Соединенными Штатами Америки	6.1	A	Повышение стандарта на шины - FMVSS 139
16.	Соединенными Штатами Америки	6.1	A	Окончательное предписание, касающееся систем наблюдения за давлением в шинах

- | | | | | |
|-----|--------------------------|-----|---|---|
| 17. | Российской Федерацией | 4 | A | Замечания относительно предложения Российской Федерации по Правилам № 111 |
| 18. | Польшей | 5 | A | Предложение о дополнении документа TRANS/WP.29/GRRF/2002/24 |
| 19. | Соединенным Королевством | 6.1 | A | Реестр № NHTSA-01-11157 - Информация о безопасном использовании шин
Замечание группы ЕЭК ООН по глобальным техническим правилам, касающимся шин транспортных средств |
| 20. | Соединенным Королевством | 6.1 | A | Реестр № NHTSA-00-8011 - Обновление требований, касающихся безопасного функционирования шин
Замечание Группы ЕЭК ООН по глобальным техническим правилам, касающимся шин транспортных средств |
-

Приложение 2

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 13, ОСНОВАННЫЕ НА ДОКУМЕНТЕ
TRANS/WP.29/GRRF/2002/3 И ПРИНЯТЫЕ GRRF
НА ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ВТОРОЙ СЕССИИ

Во всем тексте Правил и приложений к ним заменить ссылку на "ISO 11992-1:1998" ссылкой на "[ISO 11992-1:2003]".

Во всем тексте Правил и приложений к ним заменить ссылку на "ISO 11992-2:1998" ссылкой на "[ISO 11992-2:2003]".

Текст Правил,

Пункт 5.1.3.6 изменить следующим образом:

"5.1.3.6 Электрическая управляющая магистраль должна соответствовать требованиям [ISO 11992-1 и 11992-2:2003] и должна относиться к двустороннему типу, в котором используется семиштырьковый соединитель в соответствии с ISO 7638-1 или 7638-2:1997. Контакты для передачи данных с соединителя ISO 7368 должны использоваться для передачи информации исключительно по функциям тормозной системы (включая АБС) и ходовой части (рулевое управление, шины и подвеска), как указано в [ISO 11992-2:2003]. Функции торможения имеют первостепенное значение, и их срабатывание должно обеспечиваться как в нормальном режиме, так и в режиме сбоя. Передача информации о ходовой части не должна приводить к задержке в срабатывании функций торможения. Энергоподача, обеспечиваемая соединителем ISO 7638, должна использоваться исключительно для осуществления функций торможения и ходовой части, а также функций, требующихся для передачи информации, касающейся прицепа, которая не была передана через электрическую управляющую магистраль. Однако во всех случаях должны применяться положения пункта 5.2.2.18 настоящих Правил. Энергоподача для осуществления всех других функций должна обеспечиваться другими способами".

Пункт 5.1.3.6.1 изменить следующим образом:

"...официального утверждения по типу конструкции путем проверки выполнения соответствующих предписаний частей 1 и 2 [ISO 11992:2003]. В приложении 17 к настоящим Правилам..."

Приложение 6,

Пункт 3.4.1 изменить следующим образом:

"3.4.1 Имитатор должен издавать цифровой сигнал запроса в электрической управляющей магистрали в соответствии с требованиями [ISO 11992-2:2003] и обеспечивать передачу... (см. пункты 6.4.2.2.24 и 6.4.2.2.25 [ISO 11992-2:2003])".

Приложение 16 изменить следующим образом:

"Приложение 16

(Текст будет включен на более позднем этапе)"

Приложение 17,

Пункт 3.1.2 изменить следующим образом:

3.1.2 быть в состоянии принимать все сообщения, передаваемые автотранспортным средством, подлежащим официальному утверждению по типу конструкции, и быть в состоянии передавать все сообщения с прицепа, указанные в [ISO 11992-2:2003];"

Пункт 3.2.2.1.2 изменить нумерацию на 3.2.2.2.1, а текст заголовка в третьей колонке таблицы следующим образом: "Значение сигнала электрической управляющей магистрали".

Пункты 3.2.2.3.1 и 3.2.2.3.2 изменить ссылку на "пункт 5.2.1.29.2" следующим образом: "пункт 5.2.1.29.1.2".

Включить новый пункт 3.2.2.4 следующего содержания:

"3.2.2.4 Запрос на торможение через подводящую магистраль:

Для механических транспортных средств, которые могут эксплуатироваться вместе с прицепами, подсоединенными только через электрическую управляющую магистраль:

Подсоединяется только электрическая управляющая магистраль.

Имитируется сообщение ЕБС 22, байт 4 разряда 3-4, с установкой на 01b и осуществляется проверка падения давления в подводящей магистрали до 1,5 бара в пределах следующих двух секунд при полном приведении в действие рабочего тормоза, аварийного тормоза или стояночного тормоза.

Имитируется непрерывное отсутствие сообщаемых данных и осуществляется проверка падения давления в подводящей магистрали до 1,5 бара в течение последующих двух секунд при полном приведении в действие рабочего тормоза, аварийного тормоза или стояночного тормоза".

Пункты 3.2.2.4 и 3.2.2.4.1 (прежние), изменить нумерацию на 3.2.2.5 и 3.2.2.5.1.

Пункт 4.1.3 изменить следующим образом:

"...сообщения с автотранспортного средства, указанные в [ISO 11992-2:2003]".

Пункт 4.2.2.1.1.1, изменить таблицу следующим образом:

"

Сообщение, передаваемое имитатором		Давление в тормозных камерах
Указание байта	Требуемое цифровое значение	
3-4	0	0 бар
3-4	33280d (6,5 бара)	Согласно произведенным заводом-изготовителем транспортного средства расчетам, касающимся тормозной системы

"

Пункт 4.2.2.1.1.2, изменить таблицу следующим образом:

"

Сообщение, передаваемое имитатором		Давление в тормозных камерах
Указание байта	Требуемое цифровое значение	
3-4	0	0 бар
3-4	33280d (6,5 бара)	Согласно произведенным заводом-изготовителем транспортного средства расчетам, касающимся тормозной системы

"

Включить новый пункт 4.2.2.1.3 следующего содержания:

"4.2.2.1.3 В случае прицепов, соединенных только через электрическую управляющую магистраль, реакция прицепа на сбой в передаче через его электрическую управляющую магистраль, который приводит к снижению эффективности торможения не менее чем на 30% по сравнению с предписанными значениями, должна проверяться при помощи следующей процедуры:

Давление в пневматической подводящей магистрали в начале каждого испытания должно составлять $\geq 7,0$ бара.

Электрическая управляющая магистраль должна быть подсоединена к имитатору.

Байт 3 разряда 5-6 ЕБС 12 с установкой на 00b для передачи на прицеп информации о наличии пневматической управляющей магистрали.

Байт 3, разряда 1-2 ЕБС 12 с установкой на 00b для передачи на прицеп информации о том, что сигнал, передаваемый через электрическую управляющую магистраль, образуется из двух независимых цепей.

Должно проверяться следующее:

Условия испытания	Реакция тормозной системы
Отсутствие неисправностей в тормозной системе прицепа	Проверка передачи информации с тормозной системы на имитатор и установки байта 4 разряда 3-4 ЕБС 22 на 00b.
Создание сбоя в передаче информации через электропровод в тормозную систему прицепа, снижающего предписанную эффективность торможения не менее чем на 30%	Проверка установки байта 4 разряда 3-4 ЕБС 22 на 01b или Прекращение передачи данных на имитатор.

Пункт 4.2.2.2.1.1 изменить следующим образом

"4.2.2.2.1.1 При устойчивой неисправности в электроприводе тормозной системы прицепа, препятствующей обеспечению надлежащей эффективности системы рабочего тормоза, производится имитация такой неисправности и проверка установки байта 2 разряда 3-4 ЕБС 22, передаваемого с прицепа, на 01b. Сигнал должен передаваться также через пятый штырек соединителя ISO 7638 (желтый предупреждающий сигнал)".

Примечание секретариата: Данное предложение, дополненное поправками, приведенными в пунктах 7 и 8 настоящего доклада, должно соответствовать проекту дополнения 8 к поправкам серии 09 к Правилам № 13.

Приложение 3

ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ № 54, ПРИНЯТЫЕ GRRF НА ЕЕ
ПЯТЬДЕСЯТ ВТОРОЙ СЕССИИ

Пункт 2.17.1.2 изменить следующим образом:

"... в приложении 5 к настоящим Правилам либо - в зависимости от типа конструкции шины - номинальное значение внешнего диаметра, выраженное в мм;"

Включить новый пункт 2.17.1.4 следующего содержания:

"2.17.1.4 Обозначение шины, соответствующей конфигурации обода, если она отличается от стандартной конфигурации и еще не обозначена буквой "d", указывающей номинальный код диаметра обода".

Пункты 2.17.2 и 2.17.2.5 следует исключить.

Пункт 3.1.11 изменить следующим образом:

"3.1.11 В случае шин, которые первоначально были официально утверждены после [1 января 2004 года], обозначение, указанное в пункте 2.17.1.4, наносится только непосредственно после маркировки диаметра обода, указанной в пункте 2.17.1.3".

Включить новые пункты 3.1.13-3.1.15 следующего содержания:

"3.1.13 Буквы "С" или "LT" после маркировки диаметра обода, указанной в пункте 2.17.1.3, и, если это применимо, после обозначения шины, соответствующей конфигурации обода, указанной в пункте 2.17.1.4:

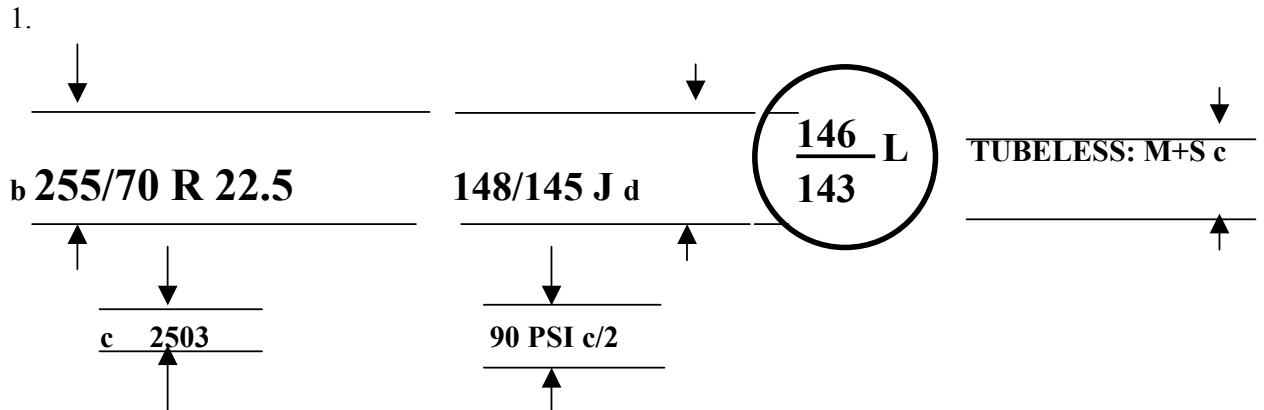
3.1.13.1 данная маркировка является факультативной в случае шин, установленных на пятиградусных глубоких ободах, пригодных для установки одиночной и сдвоенной шины, имеющих индекс несущей способности для одиночной шины не более 121 и предназначенных для использования на автотранспортных средствах;

- 3.1.13.2 данная маркировка является обязательной в случае шин, установленных на пятиградусных глубоких ободах, пригодных для установки только одиночной шины, имеющих индекс несущей способности не менее 122 и предназначенных для использования на автотранспортных средствах.
- 3.1.14 Буквы "CP" после маркировки диаметра обода, указанной в пункте 2.17.1.3, и, если это применимо, после обозначения шины, соответствующей конфигурации обода, указанной в пункте 2.17.1.4. Эта маркировка является обязательной в случае шин, установленных на пятиградусных глубоких ободах, имеющих индекс несущей способности для одиночной шины не более 121 и предназначенных конкретно для эксплуатации на автоприцепах.
- 3.1.15 Надпись "FRT" (свободно крутящиеся шины) в случае шин, которые предназначены конкретно для эксплуатации на прицепах".

Приложение 3 изменить следующим образом:

"Приложение 3

СХЕМА МАРКИРОВКИ ШИНЫ



МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА МАРКИРОВОК (в мм)		
	шин с номинальным диаметром обода < 508 мм (код 20) либо с номинальной шириной профиля ≤ 235 мм (код 9)	шины с диаметром обода ≥ 508 мм (код 20) либо с номинальной шириной профиля > 235 мм (код 9)
b	6	9
c	4	
d	6	

Эти маркировки, приведенные в качестве примера, определяют пневматическую шину:

имеющую номинальную ширину профиля 255;

имеющую номинальное отношение высоты профиля к его ширине, равное 70;

имеющую радиальную конструкцию (R);

имеющую номинальный диаметр обода 572 мм, соответствующий коду 22,5;

имеющую несущую способность 3 150 кг для одиночной и 2 900 кг для сдвоенной шины, соответствующую индексам нагрузки 148 и 145 и указанную в приложении 4 к настоящим Правилам;

рассчитанную на исходную скорость 100 км/ч, соответствующую обозначению категории скорости J;

принадлежащую к категории использования "зимняя шина: M+S";

предназначенную для использования, кроме того, на скорости 120 км/ч (категория скорости L) с несущей способностью 3 000 кг для одиночной и 2 725 кг для сдвоенной шины, соответствующей индексам нагрузки 145 и 143 и указанной в приложении 4 к настоящим Правилам;

пригодную для установки без камеры: "TUBELESS" ("БЕСКАМЕРНАЯ");

изготовленную в течение двадцать пятой недели 2003 года; и

предназначенную для накачивания до давления 620 кПа при испытании на прочность в зависимости от нагрузки и скорости; для нее обозначение PSI = 90.

2. В конкретном случае шин, соответствующих конфигурации обода "А", маркировка должна наноситься, например, в следующем виде:

237-700 R 450A, где:

235 - номинальная ширина профиля в мм,

700 - внешний диаметр в мм,

R - указание конструкции шины - см. пункт 3.1.3 настоящих Правил,

450 - номинальный диаметр обода, выраженный в мм,

A - шина, соответствующая конфигурации обода.

Маркировка, включающая индекс несущей способности, условное обозначение категории скорости, дату изготовления и другие данные, должна соответствовать приведенному выше примеру 1.

3. Размещение и порядок элементов маркировки, представляющей собой обозначение шины, должны быть следующими:
- a) обозначение размера шины, определенное в пункте 2.17 настоящих Правил, должно быть сгруппировано, как это показано в приведенных выше примерах: 255/70 R 22,5 или 235-700 R 450A;
 - b) рабочее описание с указанием индекса/индексов нагрузки и условного обозначения категории скорости должно быть приведено непосредственно после обозначения размера шины, как определено в пункте 2.17 настоящих Правил;
 - c) обозначения "TUBELESS" ("БЕСКАМЕРНАЯ") и "M+S" либо "FRT" или "MPT" (и эквивалентные им обозначения) могут проставляться отдельно от обозначения размера,
 - d) если применяется пункт 6.2.5..."

Приложение 7,

Пункт 2.2.1 изменить следующим образом:

"2.2.1 Для шин с обозначением категории скорости выше R процедуры испытаний указаны в пункте 3".

Пункт 3 изменить следующим образом:

"3. Программа испытаний нагрузки/скорости для шин с обозначением категории скорости Q и выше

3.1 Данная программа применяется:

3.1.1 ко всем шинам, обозначенным индексом несущей способности не более 121 для одиночной шины;

- 3.1.2 к шинам, обозначенным индексом несущей способности не менее 122 для сдвоенной шины и имеющим дополнительную маркировку "С" либо "LT", указанную в пункте 3.1.13 настоящих Правил".

Пункты 3.1-3.5 (прежние), изменить нумерацию на 3.2-3.6.

Приложение 7, добавление 1, примечание 2, изменить следующим образом:

"...дополнительная маркировка "LT" или "С", указанная в пункте 3.1.13 настоящих Правил, испытываются..."

Приложение 5

СПЕЦИАЛЬНЫЕ НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ГРУППЫ GRRF

<u>Название</u>	<u>Председатель</u>	<u>Лицо для поддержания контакта</u>
Совместимость тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности	1	1
Управление транспортными средствами и их устойчивость	г-н Р.Б. Хогвельт Тел.: (+31-15) 269-6411 Факс: (+31-15) 269-7314 Адрес эл. почты: hoogvelt@wt.tno.nl	1 Тел.: Факс: Адрес эл. почты:
Шины	г-н Дж. Харви Тел.: (+44-20) 7944-2086 Факс: (+44-20) 7944-2069 Адрес эл. почты: geoff.harvey@dft.gsi.gov.uk	г-н Дж. У. Берфорд Тел.: (+44-20) 7944-2072 Факс: (+44-20) 7944-2069 Адрес эл. почты: gordon.burford@dft.gsi.gov.uk
Колеса	г-н Х. Гессе Тел.: (+49-228) 300-7539 Факс: (+49-228) 300-7409 Адрес эл. почты: Hans.Hesse@BMVBW.Bund.de	1 Тел.: Факс: Адрес эл. почты:
Рулевое управление	г-н В. Медер Тел.: (+49 (0) 89) 32950-611 Факс: (+49 (0) 89) 32950-605 Адрес эл. почты: hw.maeder@tuevs.de	1 Тел.: Факс: Адрес эл. почты:

¹ Предстоит определить.
